Basel, den 7. August 1926 XXVI. Jahrgang / No. 32

Schweiz. Konsum-Verein

Organ des Verbandes schweiz. Konsumvereine (V.S.K.) Basel

Erscheint wöchentlich 8-12 Seiten stark. Abonnementspreis: Fr. 15.— per Jahr, Fr. 8.— per sechs Monate, ins Ausland unter Kreuzband Fr. 20.— per Jahr.

Redaktion: Dr. HENRY FAUCHERRE. Verantwortlich für Druck u. Herausgabe: Verband schweiz. Konsumvereine (V.S.K.) Basel. Für denselben Dr. Oscar Schär

Inhalt: Führende Gedanken. — Und dennoch das Genossenschaftswesen! — Unnötige Aufregung! — Eisenbahn und Automobil. — Ein russischer Beitrag zur Frage der Nachtarbeit in den Bäckereien. — Volkswirtschaft. — Genossenschaftliches Bildungswesen. — Aus der Praxis: Rationelle Betriebsführung in den Konsumvereinen. — Bewegung des Auslandes: Ungarn. — Verbandsnachrichten: Aus den Verhandlungen der Sitzung der Verwaltungskommission vom 30. Juli 1926. — Genossenschaftlicher Arbeitsmarkt.

Führende Gedanken

Die innere Triebkraft der Genossenschaft.

Es ist der wirtschaftliche Gemeinsinn, welcher die Personalgenossenschaft hervorruft. Gemeinsinn aber ist zugleich Erzeugnis und Erzeuger sittlicher Ideen. Man mag auch den Gemeinsinn als eine Form des Egoismus auffassen — des Egoismus, der erkannt hat, wie das, einem Ganzen untergeordnete Individuum als Vereinsmitglied vervielfältigt das zurückgewinnt, was es als Individuum verliert.

Indem die wirtschaftliche Genossenschaft von eminenter Bedeutung für die Wahrung oder Erringung ökonomischer Selbständigkeit der arbeitenden Klassen ist, verhindert sie, dass die Kluft zwischen Besitzenden und Besitzlosen sich ins Unabsehbare erweitert. Sie allein kann und wird die Masse derer, welche heute nur Gegenstand fremden ökonomischen Willens sind, zu wirtschaftlicher Persönlichkeit erheben.

Höher noch als der materielle Vorteil steht der Zuwachs, der durch die Genossenschaft dem Menschen als Menschen wird. Was hier erreicht wird, lässt sich in dem Satze zusammenfassen, dass der Arbeiter zum Bürger wirtschaftlicher Gemeinwesen erhoben wird.

Die Schule für das gesamte öffentliche und private Leben, ist die Genossenschaft vor anderm eine Schule der Sittlichkeit. Hierin aber liegt gleichzeitig die Bedeutung ausgesprochen, welche die Genossenschaften über die Genossen hinaus für Staat, Wirtschaft und Gesellschaft haben. Dem Staate führen sie tüchtige Bürger zu, in der Wirtschaft erobern sie, gegenüber der Herrschaft des toten Vermögens, der Arbeit das Bürgerrecht, welches ihr als wirtschaftliche Erscheinung der lebendigen Persönlichkeit gebührt; die Gesellschaft wahren sie vor Gefahren, welche ihr aus der sozialen Verkümmerung ihrer Glieder drohen, und die Hoffnung scheint nicht zu kühn, dass sie einen Zustand beenden oder verhüten wird, in welchem ökonomische Unselbständigkeit die Regel und das soziale Elend das Los der Mehrheit ist.

Prof. Dr. Otto Gierke.

Und dennoch das Genossenschaftswesen!

Die wirtschaftliche Bedrängnis, die als Folge des Weltkrieges in mehr oder weniger starkem Masse, aber auch in den schwächsten Auswirkungen immer noch bitter genug über jedes Land kam, hat natürlich das Genossenschaftswesen nicht unberührt lassen können. In einer Anzahl von Ländern war diese Berührung von so nachteiligem Einflusse, dass das Fortbestehen der Genossenschaftsbewegung in Frage gestellt war, und selbst in den weniger hart betroffenen Ländern, zu denen auch die Schweiz gezählt werden darf, sind für die Genossenschafter trübe Sorgen nicht ausgeblieben. Die Feinde unserer Konsumvereinsbewegung, also der uns am meisten interessierenden Genossenschaftsrichtung, glaubten dagegen alle Ursache zum Frohlocken erhalten zu haben und es hat immerhin schon ein gutes Stück Optimismus dazu gehört, für die gute Zukunft unserer Bewegung glaubensstark zu bleiben. Noch inmitten von Schwierigkeiten, wissen aber heute unsere schweizerischen Genossenschafter, dass ihre Sache auf tragfähiger Grundlage steht. Was aus andern Ländern berichtet wird, zeigt, dass sich auch dort wieder gute Aussichten eröffnen. Das Genossenschaftswesen macht also Fortschritte. Diese Tatsache wird auch in einem Berichte des Internationalen Arbeitsamtes, dem bekanntlich eine Genossenschaftsabteilung angegliedert ist, konstatiert. Nach einigen Angaben über die Ausdehnung des Genossenschaftswesens und über die Leistungen der Konsumgenossenschaften in verschiedenen Ländern — die bezüglichen Zahlen können unsern Lesern bekannt sein —, sowie nach Würdigung der Bedeutung, die den Genossenschaften als Arbeitgeber zukommt, wird im Berichte des Arbeitsamtes ausgeführt:

«Seit der Erschütterung der Weltwirtschaft und im besonderen der europäischen Wirtschaft hat die

Genossenschaftsbewegung in all ihren verschiedenen Formen eine Rolle gespielt, deren Bedeutung nicht leicht überschätzt werden kann, indem sie den arbeitenden Klassen und selbst unmittelbar den öffentlichen Behörden Dienste geleistet hat, die wert wären, bis ins einzelne beschrieben zu werden. Als im Laufe des Krieges in fast allen kriegführenden und in zahlreichen neutralen Ländern Europas die öffentlichen Behörden plötzlich gezwungen waren, das ernste und verwickelte Problem der Versorgung der Bevölkerung zu lösen, haben sie sich unverzüglich an die Konsumgenossenschaften gewendet, in denen sie den besten und häufig den einzigen auf weiter Grundlage ruhenden Verteilungsapparat erkannten, und haben sie um ihre selbstlose Unterstützung, sei es zum Vertrieb der unmittelbar vom Staat angekauften Nahrungsmittel, sei es zur Ausübung des notwendigen Drucks auf die andauernd steigenden Preise, ersucht. Seit dieser Zeit haben die Konsumgenossenschaften ihre wohltuende Tätigkeit geduldig und in der Stille weiter verfolgt und entwickelt. Der Präsident der Federal Trade Commission hat bei seiner Rückkehr von einer Studienreise im Laufe des Sommers 1923 in einem Schreiben vom 29. November 1924 an den Kongress der Vereinigten Staaten über die Ergebnisse seiner Mission dem Genossenschaftswesen die folgende Huldigung gebracht:

«Das Netz der Genossenschaften, das sich über ganze Nationen ausstreckt und alle Klassen der Gesellschaft vereint, war während der Nachkriegszeit in vielen Fällen die festeste Grundlage für den Wiederaufbau und die Entwicklung von Industrie und Handel, ohne die gewisse wirtschaftliche Reformen überhaupt nicht möglich gewesen wären.»

Am stärksten hat sich dieser Einfluss des Genossenschaftswesens in den Ländern geltend gemacht, die am schwersten von der Wirtschaftskrise betroffen wurden.

Im Laufe des vergangenen Jahres wurde die preisregulierende Wirkung der Konsumgenossenschaften auf verschiedene Weise klargelegt: in Belgien, in Frankreich während Verhandlungen im Parlament, in Grossbritannien in mehreren grösseren amtlichen Erhebungen, die dort veranstaltet wurden, und ebenfalls in Oesterreich, wo die Anzahl der Mitglieder von Konsumgenossenschaften gegenwärtig das Dreifache von dem beträgt, was das ehemalige Oesterreich an Genossenschaftern zählte, ebenso in Ungarn usw. In Finnland, den baltischen Ländern, der Tschechoslovakei und in Polen haben sich die Genossenschaften als die besten Mittel zum wirtschaftlichen Wiederaufbau des Landes erwiesen.

Bekannt ist es auch, welch schwere Aufgabe plötzlich dem russischen Konsumgenossenschaftswesen zugefallen ist und wie dasselbe trotz Schwierigkeiten und Irrtümern im Verein mit der Landbevölkerung eines der wichtigsten Schutzorgane gegen den vollständigen Zusammenbruch der russischen Wirtschaft gebildet hat.

Auf verschiedenste Weise hat sich die deutsche Genossenschaftsbewegung bei jeder Gelegenheit in den Dienst der allgemeinen Sache gestellt; sie hat nicht nur keinerlei Anforderungen an die öffentliche Behörde gestellt, sondern im Gegenteil alles getan, um dieser ihre Aufgabe zu erleichtern. Die Opfer, die sie während der Inflationszeit bei dem schwindelerregenden Anstieg der Preise gebracht hat, war eine schwere Prüfung für sie, die sie jedoch schnell und mit doppelter Kraft überwunden hat. Heute besitzt die deutsche Genossenschaftsbewegung die doppelte Mitgliederzahl als vor dem Kriege. Trotz Kapital- und Kreditnot, trotz der Abnahme der Kaufkraft der Mitglieder, hat ihr Umsatz schon bei weitem die Höhe von 1914 überholt. Gestützt auf das Vertrauen ihrer Mitglieder deren frühere Spareinlagen zur Zeit der Geldstabilisierung zu einem viel höheren Satz aufgewertet wurden als die Spareinlagen bei staatlichen und kommunalen Sparkassen, kann die Genossenschaftsbewegung ihr Betriebskapital in raschem Ansteigen neu bilden. Als der deutsche Reichskanzler vor einigen Monaten eine energische Aktion zur Preissenkung in die Wege leitete, hat er sich ganz besonders an die wiedergefundene Kraft und den erpropten Gemeinschaftsgeist der Konsumgenossenschaften gewendet.

In grösserer Zahl noch als die Konsumgenossenschaften haben sich die landwirtschaftlichen Genossenschaften in den verschiedensten Ländern verbreitet. Dank ihrer Anpassungsfähigkeit können sie Bedürfnisse der Landbevölkerung befriedigen und mit Erfolg an dem Wiederaufbau der Weltwirtschaft mitarbeiten. Kennzeichnend für die jüngste Entwicklung der landwirtschaftlichen Genossenschaften ist, abgesehen von der stets zunehmenden Differenzierung der Genossenschaftsarten, das Entstehen von Kreditgenossenschaften in Ländern mit rückständiger landwirtschaftlicher Organisation und das ausserordentliche schnelle Anwachsen der Absatzgenossenschaften in den Ländern mit grosser landwirtschaftlicher Produktion.

In den Ländern des fernen Ostens, China, Indien, auf den Philippinen, dürften die dort entstehenden Kreditgenossenschaften zweifellos dieselbe Entwicklung durchmachen, wie dies im Laufe der letzten 50 Jahre in Deutschland, Oesterreich, der Tschechoslovakei und letzthin in den meisten europäischen Ländern der Fall war, wo sie die Grundlage für die ländliche Wirtschaft und Zivilisation bilden.

Der Einfluss der landwirtschaftlichen Absatzgenossenschaften auf das Anwachsen und die Hebung der landwirtschaftlichen Produktion ist bekannt. Die ersten Ergebnisse der gemeinschaftlich von dem Internationalen Landwirtschaftsinstitut und dem Internat. Arbeitsamt unternommenen Erhebung über die Beziehungen zwischen den landwirtschaftlichen Absatzgenossenschaften und den Konsumgenossenschaften haben gezeigt, welche Vorteile der Produzent und der Konsument von unmittelbaren und guten Beziehungen haben können. Am auffallendsten für den aufmerksamen Beobachter ist der Umfang, den die landwirtschaftlichen Absatzgenossenschaften bereits auf dem Weltmarkt für gewisse allgemein gebrauchte Lebensmittel, vor allen Dingen für Milchprodukte und Getreide und bis zu einem gewissen Masse auch für Fleisch, gewonnen haben. Für die Milchprodukte (und gleichfalls Eier und Fleisch) ist das klassische Beispiel Dänemark, dessen Wirtschaft hauptsächlich auf dem Export seiner landwirtschaftlichen Produkte beruht und dessen Landwirtschaft fast ausschliesslich genossenschaftlich organisiert ist. Im Jahre 1923 waren 90% der dänischen landwirtschaftlichen Betriebe Mitglieder von Genossenschaften, 81% der in Dänemark geschlachteten Schweine wurden in Genossenschaftsbetrieben geschlachtet. Zu gleicher Zeit lieferte Dänemark, der grösste Ausfuhrhändler für Butter, 112,000 Tonnen Butter, d. h. ungefähr 38 % der Ausfuhr aller Länder auf dem Weltmarkt und die Ausfuhr der Schweine betrug 25 % der gesamten Weltausfuhr.

Ebenso verhält es sich mit dem Getreide. In Kanada, in den Vereinigten Staaten, in Australien, die nahezu ⅔ des Getreides auf den Weltmarkt liefern, erfolgt der Verkauf von Getreide in stetig steigendem Masse durch die Genossenschaften. In Australien beträgt dieses Verhältnis bereits 70—80%, in Kanada, wo die Genossenschaften für den Absatz von Getreide im Oktober 1923 ihre Tätigkeit begonnen haben, haben sie im Laufe der Jahre 1924/25 über 80 Millionen Tonnen Getreide (also 28 Millionen Hektoliter) im Werte von 525 Millionen Reichsmark verkauft.

Die hervorragendsten Dienste der Genossenschaften, die namentlich im Laufe der letzten Jahre hervorgetreten sind, ihr unbestrittener erzieherischer Wert auf wirtschaftlichem und sozialem Gebiet, die Tatsache, dass der genossenschaftliche Gedanke grosse Mengen von Mitgliedern zu werben imstande war, haben im Verein mit der Anerkennung für die geistigen Kräfte und die volkswirtschaftlichen Leiter, die sie heranziehen bezw. auszubilden vermochten, mehr und mehr dazu beigetragen, dass heute die Genossenschaften in allen ihren verschiedenen Formen zur Beteiligung an den verschiedenen Interessenvertretungen, an den immer zahlreicheren Sachverständigenkommissionen sowie an den öffentlichen oder gemeinwirtschaftlichen Betrieben herangezogen werden.

Neben den Verbänden der Arbeitgeber und Arbeitnehmer wird das Genossenschaftswesen in der Gesamtarbeit des Internationalen Arbeitsamts an den Bemühungen zum wirtschaftlichen Wiederaufbau auf der Grundlage des Respekts vor dem Rechte der Arbeit und der Gerechtigkeit gegenüber den Arbeitnehmern ihren Teil beitragen. Das Genossenschaftswesen ist eine feste Bürgschaft für Sicherheit und Fortschritt.»

Unnötige Aufregung!

Das Zentralsekretariat des «Schweiz. Rabattverbandes» regt sich in der letzten Nummer seines Organs ganz unnötig auf. In unserem Artikel über «Neue Kundenlockmittel» haben wir mit keinem Wort von den sogenannten «legitimen» Rabattvereinen gesprochen. Aus unserer Darstellung geht mit aller Deutlichkeit hervor, dass es sich um zwei neue Unternehmungen handelt, die in Zürich und in Bern domiziliert sind.

Da nun eine dieser neuen Gesellschaften ihre Daseinsberechtigung damit nachzuweisen versucht, dass sie sich als wirksames Kampfmittel gegen die Konsumvereine empfiehlt, so ist es nicht nur das Recht, sondern die Pflicht eines Organs zur Verteidigung der Konsumenteninteressen, wenn es die Gelegenheit benützt, um die soliden Aufbau- und Betriebsprinzipien des genossenschaftlichen Handels darzulegen.

Sofern der Privathandel in edlem Wetteifer darnach trachtet, diese gesunden Handelsprinzipien ebenfalls hochzuhalten, so ist das sehr erfreulich, nur gelingt es ihm leider nicht überall in gleich überzeugender Weise.

Um zum Schluss allfälligen Legendenbildungen vorzubeugen, möchten wir bitten, festzuhalten, dass der Redaktor des «Schweiz. Konsumverein» das Rabattwesen der Händler früher und auch jetzt noch eifrig studiert und untersucht, sich jedoch noch nie auf dem «Gebiete der Rabattmarkenabgabe betätigt hat», wie im «Kaufmännischen Mittelstand» so schön zu lesen steht. Das sind Hundstagsphantasien!

Eisenbahn und Automobil.

Die Depeschenagentur berichtete, dass am 31. Juli in Bern unter der Firma «Sesa, Schweizerische Express A.-G.» eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von einer Million Franken, eingeteilt in 1000 Aktien, gegründet wurde. Der Sitz der Gesellschaft befindet sich in Zürich. Als Präsident des Verwaltungsrates wurde Nationalrat Spychiger in Langenthal gewählt. Die Gesellschaft bezweckt: 1. Die Unterstützung von Bestrebungen zur Verbesserung des Personen- und Güterverkehrs in der Schweiz; 2. den Betrieb von Geschäften aller Art, die mit dem schweizerischen Reise- und Frachtverkehr, insbesondere mit dem Transport von Personen und Gütern, in irgend einem Zusammenhange stehen.

Am gleichen Tage, wo die «Sesa» gegründet wurde, hat der Verwaltungsrat der S. B. B. einen ausführlich gehaltenen Bericht der Generaldirektion entgegen genommen und sich damit einverstanden erklärt, dass die Bundesbahnen sich an der neuen Verkehrs-Aktiengesellschaft beteiligen. Sodann wurde die Generaldirektion ermächtigt, Tarifmassnahmen vorzubereiten gegenüber dem Wettbewerb des Kraftwagens.

Es handelt sich also bei der «Sesa» nicht um die Gründung einer Aktiengesellschaft gewöhnlicher Art, sondern um die Schaffung einer Einrichtung, die der Bekämpfung der Konkurrenz dienen soll, die den Schweizerischen Bundesbahnen durch das Automobil erwachsen ist. Da der Verbandschweiz. Konsumvereine und die ihm angeschlossenen Genossenschaften infolge des beträchtlichen Gütertransportes durch das Automobil an der Frage hervorragend interessiert sind, ist es angezeigt, der Angelegenheit hier ebenfalls Beachtung zu schenken.

Die Generaldirektion ist der Auffassung, dass eine Staatsbahn, die in ihren Massnahmen den Nutzen der Allgemeinheit im Auge behalten müsse, gegen verkehrstechnische Fortschritte — in diesem Falle gegen das Automobil — nicht auftreten dürfe. Sie habe aber das Recht und die Pflicht, gegen Auswüchse in der Verkehrsorganisation mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln anzukämpfen. In nachdrücklicher Weise, daran erinnernd, dass es um die Zukunft der Bahn des Schweizervolkes geht, stellt die Bundesbahnverwaltung die Forderung auf, dass, im Interesse unserer ganzen Volkswirtschaft, dem Kraftwagen nur die Verkehrsleistungen zugewiesen werden sollten, die er wirklich billiger und besser als die Eisenbahn auszuführen vermag. Wörtlich wird erklärt: «Solange der Apparat der Bundesbahnen nicht auf das bestmögliche ausgenützt werden kann, sondern zugunsten anderer Beförderungsmittel zum Teil brach liegen muss, treiben wir Kapitalverschwendung. Wilder, ungeregelter Wettbewerb und planlose Verwendung des Kraftwagens für alle möglichen Verkehrsaufgaben führen zur Misswirtschaft. Es muss das Bestreben aller an der Verkehrsentwicklung beteiligten Kreise sein, den Kraftwagen in das Netz der Verkehrsunternehmungen so einzugliedern, dass kein Unternehmen das andere in unwirtschaftlicher Weise schädigt.»

Die Vorstudien über das planmässige Zusammenwirken von Eisenbahn und Kraftwagen wur-

den vom Automobilfachmann der Postverwaltung (Herrn Oftringer) eingeleitet, Beobachtungen an Ort und Stelle in England und Amerika (durch Herrn Generaldirektor Schrafl) folgten, eine Studienkommission arbeitete schliesslich die Vorschläge aus, auf Grund deren die Entschliessungen der Behörden der Bundesbahnen erfolgten.

Die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs, die auch bei uns mit dem Ende des Weltkrieges eingesetzt hat, machte sich für die Bundesbahnen in stärkerem Masse seit dem Jahre 1922 fühlbar, anfänglich allerdings entfernt nicht in der heutigen Intensität. Die Schweiz rangiert bezüglich Dichtigkeit ihrer Automobilrüstung unmittelbar hinter Amerika und England. Dass das Lastauto der Eisenbahn für gewisse Verkehrsaufgaben überlegen ist, kann nicht bestritten werden. Beweglich, anpassungsfähig und freizügig, an keinen Schienenstrang gebunden, kann es seine Fahrziele frei wählen und beständig sich den Bedürfnissen anpassen. Die Güter können im Hause abgeholt und ohne Zwischenumladung ins Haus des Empfängers abgeliefert werden. Gerade dieser Vorteil ist oft entscheidend für die Benutzung des Kraftwagens. Für die Eisenbahn fällt in Betracht, dass die Beförderung mit dem Auto vielfach in kürzerer Zeit erfolgen kann. Die Schnelligkeit spielt nun aber in der heutigen Wirtschaft eine wesentliche Rolle. Eine Reihe weiterer Vorteile rief der raschen Entwicklung des Lastautoverkehrs: Wegfall des Umladens, daher die Möglichkeit einer einfachern Verpackung der Ware, dann die sich bietende Gelegenheit, das Verpackungsmaterial bei der Rückfahrt sofort wieder mitnehmen zu können, verminderte Gefahr einer Beschädigung der Ware usw.

Ueber die Selbstkosten des Lastwagenbetriebes gibt der Automobilfachmann der eidgenössischen Postverwaltung in seinem den Bundesbahnen erstatteten Gutachten folgende Auskunft. Unter der Annahme, dass im Jahre 30,000 Km. gefahren werden, kommt der Tonnenkilometer einschliesslich der Leerfahrt und unter der Voraussetzung, dass immer mit 10 Tonnen Nutzlast gefahren werden kann, auf etwa 22 Rp. zu stehen. Damit ist bei den heutigen Bahntarifen auf Entfernungen bis 100 Km. Konkurrenzmöglichkeit vorhanden bis zur Tarifklasse IIa, ohne Rückfracht. Sobald aber Rückfracht genommen werden kann, erhöht sich die Konkurrenzmöglichkeit und sie geht nach dem Bericht bis zum Spezialtarif IIIa (bei Entfernungen bis zu 100 Kilometer). Wo beständig mit voller Ausladung gefahren werden kann, wie dies in gewissen Ausnahmefällen möglich ist, kommen die Kosten auf etwa 12 Rp. zu stehen, und unter diesen Verhältnissen wird eine Konkurrenzmöglichkeit bis über 200 Km. Entfernung als im Bereiche der Möglichkeit liegend bezeichnet. Dem Bericht ist zu entnehmen, dass für die Bundesbahnen nicht beim Stückgüterverkehr, wie vielfach angenommen wird, sondern im Wagenladungsverkehr der Wettbewerb der Kraftwagen sich besonders stark fühlbar macht. Automobilkonkurrenz erwächst den Bahnen namentlich von einzelnen Spediteuren, Möbeltransporteuren, Speditions- und Kraftverkehrsgesellschaften, von Fabriken, Mühlen, Brauereien, Warenhäusern, Konsumvereinen, landwirtschaftlichen Genossenschaften und Einzelkaufleuten. Dabei sind die Eigentransporte von Fabriken und Geschäftshäusern von den gewerbsmässigen Lohntransporten wohl zu unterscheiden. Im Mai 1926 wurden von den Bahnhöfen in Basel 1527 Tonnen abgeführt gegenüber 470 im Januar d. J. Im Juni waren es bereits 2316 Tonnen. Mit den Lastwagen werden hauptsächlich hochwertige Güter befördert, während die weniger einträglichen Massengüter der Bahn verbleiben.

Es wird dann auf die Privilegierung der Kraftwagen gegenüber den Eisenbahnen verwiesen: Keine Konzessionspflicht; Benützung der Strassen, ohne für ihren Unterhalt aufkommen zu müssen. Die kantonalen Abgaben (ca. 10 Millionen Franken) und der Benzinzoll (ca. 15 Millionen Franken) bringen nicht die Summe auf, die für den Strassenunterhalt (ca. 35 Millionen Franken) erforderlich sei. Demgegenüber müsse die auf ihren Schienenstrang angewiesene Eisenbahn die vollen Kapitalkosten für die Anlage und die vollen Aufwendungen für den Unterhalt aufbringen. Eine solche Ungleichheit könne auf die Dauer nicht ohne Ausgleich bleiben.

Dazu wird erklärt: Sache der Bundesbahnen kann es natürlich nicht sein, hier den Kampf aufzunehmen, sie müssen der Konkurrenz der Kraftwagen in anderer Weise wirksam zu begegnen versuchen. Ihre bisherigen Massnahmen waren einmal tarifarischer Natur. Bis zum Jahre 1922 sah man von nennenswerten Massnahmen ab, da man hoffte, einen allgemeinen Taxabbau durchführen zu können, der dann auch als Mittel gegen das Ueberhandnehmen der Verkehrsabwanderung zum Auto gedient hätte. Schon zu Beginn des Jahres 1921 hatte das eidgenössische Eisenbahndepartement angeregt, die Bahnverwaltungen sollen zur Bekämpfung der Lastwagenkonkurrenz die Tarife für den Verkehr auf kurze Entfernungen allgemein herabsetzen. Die Generaldirektion der Bundesbahnen trug jedoch Bedenken wegen eines zu gewärtigenden empfindlichen Einnahmenausfalls. Zudem war schon seit August 1920 das Staffeltarifsystem — aber nicht im Sinne einer spezifischen Massnahme gegenüber dem Autowettbewerb — zur Einführung gelangt, und von der Staffelung der Expeditionsgebühren profitierte seither der Nahverkehr bereits. Die kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen, an deren Spitze die Bundesbahnen stehen, war der Meinung, dem Eisenbahnverkehr könnte genügender Schutz geboten werden, wenn die Kraftwagenbeförderung vom Gesetzgeber in gleicher Weise behandelt würde wie der Eisenbahntransport.

Im September 1925 nahmen dann die Bundesbahnen versuchsweise vereinzelte Tarifmassnahmen in bezug auf gewisse Güter und gewisse Relationen in Aussicht und das Eisenbahndepartement pflichtete dem Vorhaben als einer durchaus zulässigen Wettbewerbsmassnahme bei. Gleichzeitig regte es weiter an: 1. Die Verbesserung des Ab- und Zufuhrdienstes; 2. die Kürzung der Lieferzeit namentlich im Nahverkehr; 3. ein weitgehendes Entgegenkommen bei der Festsetzung der Bedingungen für den Bau und Betrieb von Anschlussgeleisen.

Die Bundesbahnen trafen hierauf gestützt mit einer Anzahl Grossfirmen Sonderabkommen, die ihnen eine jährliche Beförderungsmenge von rund 100,000 Tonnen sicherten. Natürlich sind aber einer solchen Konkurrenztaktik Grenzen gesteckt, da es nicht anginge, für jeden gefährdeten Transport Ausnahmetaxen zu gewähren. Die unvermeidliche Veröffentlichung der Vergünstigungen müsste ihre Wirkung tun. Die Bundesbahnverwaltung konnte daher in diesen Konkurrenzmassnahmen nur eine Art Notbehelf erblicken bis zur gründlichen Abklärung des ganzen kaufmännisch-technischen Problems des Kraftwagenverkehrs. In der Handhabung der die Verfrachter berührenden Vorschriften

des Transportreglementes anempfahl die Bahnleitung den in Betracht kommenden Stellen weitgehendes Entgegenkommen.

Zu diesen tarifarischen gesellten sich auch Massnahmen betriebstechnischer Art zur Beschleunigung der Güterbeförderung und gleichzeitiger Erzielung grosser Ersparnisse. Der Nah- und Fernverkehr erfuhr eine weitgehende Trennung durch Einführung folgender drei Arten von Güterzügen: 1. Stückgüterzüge, die auf allen Stationen anhalten, für Zu- und Abfuhr von Gütern aller Art in Wagenladungen und Einzelsendungen; 2. direkte Güterzüge, zur Bedienung nur grösserer Stationen mit erheblichem Güterverkehr; 3. Ferngüterzüge, die auf grosse Entfernungen bestimmte Wagenladungsgüter oder in Stations- oder Kurswagen verladene Stückgüter befördern und die grosse Strecken ohne Halte durchfahren. Die Fristen vom Schluss der Gutannahme und von der Verladung bis zum Abgang des vorgesehenen Zuges sowie von der Ankunft der Güter bis zu ihrer Entladung und Avisierung sollen so kurz als möglich sein.

Dazu kamen weitere Massnahmen: Auf den Hauptlinien täglich zweimalige Zu- und Abfuhr der Stückgüter; auf mehreren grossen Bahnhöfen Einführung des durchgehenden Nachtdienstes in den Güterschuppen oder der Ausdehnung des Spät- und Frühdienstes; Verbesserung des Güterzugfahrplanes durch möglichste Kürzung der Aufenthaltszeiten und der Fahrzeiten; auf den Grenzbahnhöfen Erzielung einer wesentlich rascheren Zollbehandlung; für die laufende Fahrplanperiode Veröffentlichung einer Zusammenstellung der raschesten Beförderungsgelegenheiten für Frachtgut in Wagenladungen im Transitverkehr durch die Schweiz sowie im schweizerischen Import- und Exportverkehr; Eilgutsendungen auf Entfernungen bis 125 Km., die am Abend bis 17 Uhr einlaufen, werden den Empfängern am folgenden Tage um 9 Uhr abgeliefert.

Die Generaldirektion konstatiert, dass mit den getroffenen Massnahmen die verfolgten Ziele, namentlich die Beschleunigung der Güterbeförderung und damit eine Zunahme des Verkehrs sowie die Vermeidung einer Abwanderung des Verkehrs an den Kraftwagen, soweit diese mit der raschen Beförderung zusammenhängt, erreicht wurden. Die Frachtgüter würden heute in verschiedenen Relationen rascher befördert als früher das Eilgut. Aber jedes Ding hat eben seine zwei Seiten: viele Waren, selbst solche die dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, werden nun nicht mehr als Eilgut, sondern als Frachtgut aufgeliefert. Als Wirkung der Massnahmen auf die Beschleunigung der Güterbeförderung wird mitgeteilt, dass die fremden Wagen von der Uebernahme bis zur Rückgabe an die übergebende Verwaltung, bezw. Uebergabe an eine andere Verwaltung im Jahre 1913 vier Tage, im Jahre 1925 nur noch 2,6 Tage beanspruchten. Ungefähr im gleichen Verhältnis wurde die Beförderung der Güter im schweizerischen Verkehr beschleunigt.

In Anlehnung an bestehende Organisationsformen im Ausland soll nun also auch bei uns auf grossbetrieblicher Grundlage eine Verbesserung des Transportwesens durch Einrichtung eines Ergänzungsdienstes erreicht werden. Die Generaldirektion erklärt, indem sie auf den Zweck der «Sesa» verweist, folgendes: Um ihn zu erreichen, wird die Gesellschaft mit den bestehenden Transportanstalten in enge Verbindung treten müssen und das ihr zukommende Arbeitsfeld in besondern Verträgen mit ihnen näher abzugrenzen haben. Ein solcher Hilfsdienst, ohne den die Eisenbahnen nicht mehr auskommen, wird angesichts der bestehenden Verhältnisse nur dann gedeihen, wenn dessen verantwortliche Leiter der Initiative und dem kaufmännischen Impuls möglichst freien Lauf lassen können. Bei privatwirtschaftlicher Organisation werden mit einem Schlage auch alle Schwierigkeiten mit den Privatbahnen beseitigt, die sich bei einer Angliederung derselben an die Bundesbahnen ergeben hätten. Die Privatbahnen haben es in der Hand, sich an dieser Organisation ebenfalls finanziell zu beteiligen und dadurch ihre Interessen zu wahren. Mit der möglichst weiten Absteckung des Gesellschaftszweckes soll der Rückgrat des neuen Unternehmens finanziell gestärkt werden. Der Ausbau könnte jedoch nur etappenweise erfolgen. Die erste Tätigkeit müsste im Hilfsdienst für die Güterbeförderung bestehen... Da die Eisenbahnen und im besondern die Bundesbahnen nach wie vor die eigentlichen Träger des Verkehrs in unserem Lande bleiben müssen, ist es naheliegend, dass sie sich in dieser neu zu gründenden Gesellschaft

ein weitgehendes Mitspracherecht wahren müssen, ohne dass dadurch weder privates Kapital noch private Initiative und Unternehmungslust erstickt werden dürfen.»

Auch mit dem Entwurf eines Vertrages der «Sesa» mit den Bundesbahnen konnte sich der Verwaltungsrat bereits befassen. Hierüber verlautet, dass in der Frage der Preisfestsetzung für ihre Leistungen der «Sesa» Höchstansätze vorgeschrieben sind, die sie nicht überschreiten darf. Durch planmässigen Betrieb soll sie bestrebt sein, eine wesentliche Senkung der heutigen Camionnagegebühren herbeizuführen. Darin liegt ja ihr vornehmster Zweck. Man rechnet damit, dass die Gesellschaft mit dem 1. Januar 1927 werde in Kraft treten können.

Die Bildung einer solchen Gesellschaft wird aber die Bundesbahnen nicht davon abhalten, auch mit neuen tarifarischen Massnahmen dem Wettbewerb des Kraftwagens entgegenzutreten. Es werden bekanntlich der Bahn Transporte entzogen 1. durch Selbstversorgung der Kunden von seiten grösserer Geschäfte mit eigenen Lastwagen; 2. durch Ausführung von Transporten für Rechnung Dritter durch besondere Lastwagenunternehmer und 3. durch Eigentransporte von Fabriken bis an die Grenze, wo die Ware der fremden Bahn übergeben wird. Durch die unter Ziff. 2 erwähnten Transporte sind am meisten gefährdet die Bahntransporte der allgemeinen

Wagenladungsklassen A und B und zum Teil noch die des Spezialtarifs I. Bei Eigenbetrieben industrieller Unternehmungen werden auch Güter der Spezialtarife II und III und selbst solche von Ausnahmetarifen befördert. Dieser Konkurrenz möchten die Bundesbahnen durch eine Herabsetzung der Tarife entgegenwirken.

Man darf darauf gespannt sein, ob die beabsichtigten Massnahmen für die Bundesbahnen von Vorteil und für die Volkswirtschaft von Nutzen sein werden.

Ein russischer Beitrag zur Frage der Nachtarbeit in den Bäckereien.

Im « Informations - Bulletin » des Zentrosojus (No. 13, Ende Juni) lesen wir folgendes:

«Der Gewerkschaftskongress der Lebensmittelarbeiter, der Anfang Juni in Moskau stattfand, hat u. a. auch ein Referat über die Nachtarbeit in den Bäckereien auf der Tagesordnung gehabt. Die vom Kongress beschlossene Linie ist im allgemeinen folgende: die Nachtarbeit in den Bäckereien auch als Arbeit der dritten Schicht ist im allgemeinen unzulässig. Die Losung des Nachtbackverbotes wird von den Bäckereiarbeitern der ganzen Welt verfochten. Im Sowjetstaat der Arbeiter und Bauern kann diese Losung jedoch nicht abstrakt verfochten werden, sondern es muss ein Ausweg aus der Situation gezeigt werden. Der Kongress der Lebensmittelarbeiter protestiert daher nicht gegen die Zulassung eines Drei-Schichtenwechsels in äussersten Fällen, fordert jedoch die Aufbringung von Mitteln zum Bau grosser Brotfabriken zwecks Mechanisierung der Backarbeit, wodurch die Nachtarbeit auf natürliche Weise liquidiert werden soll. In der Diskussion, an der sich sehr viele Delegierte beteiligt haben, kam die Meinung zum Ausdruck, dass nur einzelne Kategorien der Bäckereiarbeiter zur Nachtarbeit herangezogen werden. Diesen Kategorien sollen jedoch eine verkürzte Arbeitszeit und ein verlängerter Jahresurlaub gewährt werden. Die Beschlüsse des Gewerkschaftskongresses werden erst nach Bestätigung durch das Volkskommissariat für Arbeit Gesetzeskraft erlangen.»

Aus diesen Ausführungen geht mindestens das eine hervor, dass die Frage der Nachtarbeit in den Bäckereien nicht deshalb da ist, weil der böse Wille der «Reaktionäre» in der Konsumvereinsbewegung (in der Schweiz, in Deutschland, Frankreich etc.) es so haben will, sondern weil die Wirklichkeit es gebietet. Eine solche Feststellung, die aus dem vielgepriesenen Lande des Kommunismus kommt, ist schon etwas wert, auch wenn sie mit etwas verworrenen Auffassungen über die dort wünschbaren Auswege vermengt ist.

Volkswirtschaft

Wirtschaftlicher Wochenbericht.

Es gehört zu den Eigentümlichkeiten der französischen Finanzkrise, dass die politischen Schwierigkeiten weit grösser sind als die finanziellen. Trotz der augenblicklichen Leere in den französischen Staatskassen steht es nämlich durchaus nicht so schlimm um die französischen Finanzen, wie es in anderen Ländern bei der Stabilisierung meistens der Fall war. Frankreich hat heute ein ausgeglichenes Budget. Die kostspieligen Unternehmungen in Marokko und im Ruhrgebiet sind beendigt. Es erhält von Deutschland jährlich Zahlungen, die in einigen Jahren bis auf rund 1500 Millionen Goldfranken ansteigen sollen, und jetzt schon mehrere hundert Millionen Goldfranken im Jahre betragen. Im Gegensatz zu anderen Ländern wird in Frankreich die Banknotenvermehrung nicht durch die laufenden Bedürfnisse des Staates verursacht, wenigstens heute nicht mehr. Dafür büsst Frankreich heute für die finanzielle Unvorsichtigkeit der früheren Regierung Poincarés. Diese hat die Kosten für den Wiederaufbau, für den Ruhrkrieg und sonstige Ausgaben mit kurzfristigen Krediten bestritten, die sie wahrscheinlich aus einer riesigen Kriegsentschädigung von Deutschland zu decken hoffte. Diese Entschädigung blieb aber aus, stellte sich wenigstens nicht zur rechten Zeit und nicht im gewünschten Masse ein. So war der sonst ganz gut wirtschaftende französische Staat gezwungen, beim Verfall jeder kurzfristigen Anleihe seine Gläubiger mit vermehrten Noten zu bezahlen. Die Tatsache, dass der Franken sich immer mehr entwertete, machte die Gläubiger immer ängstlicher, sie wollten und wollen von einer Erneuerung der kurzfristigen Kredite nichts mehr wissen, sondern beharren darauf, dass ihnen der Barbetrag ihrer Forderung ausgezahlt wird. Ein Spatz in der Hand gilt ihnen mehr als die Taube auf dem Dache.

Dem französischen Staate stehen nun grundsätzlich drei Wege offen, um aus diesem Dilemma herauszukommen. Er kann im Auslande Kredite zu machen suchen, die inländischen Gläubiger mit ausländischem Geld bezahlen, die inländische Schuld in eine ausländische verwandeln. Wenn dieser Weg noch gangbar ist, so hat er den Vorteil, die geringste Erschütterung der Volkswirtschaft und des Kreditwesens mit sich zu bringen. Die Gegner dieses Vorgehens, wie es von Caillaux geplant war, behaupten, er mache den Staat abhängig vom ausländischen Kapital, aber es ist noch niemals vorgekommen, dass ausländische Gläubiger, sofern man ihnen nur die Zinsen rechtzeitig gezahlt hat, dem Schuldnerland irgend welche Schwierigkeiten gemacht haben.

Zweitens kann man die kurzfristigen Schatzscheine zwangsweise in langfristige Anleihetitel umwandeln. Das bedeutet einen Bruch des Versprechens auf Rückzahlung und würde in Zukunft die Aufnahme selbst kurzfristiger Kredite durch den Staat stark erschweren. Zugunsten dieses Weges lässt sich aber anführen, dass der Staat heute sozusagen täglich den Noteninhabern sein Wort bricht, dass jede Entwertung des Frankens einen Wortbruch des Staates bedeutet, der für das Land als Ganzes weit schlimmer ist, als es die zwangsweise Prolongierung der kurzfristigen Schuldtitel sein könnte. Doch die Inhaber der Schatzscheine sind die Grossbanken und sonstige mächtige Herren, und die geschädigten Noteninhaber sind das Volk der Arbeiter, der Gehalts- und Lohnempfänger, der kleinen Sparer und Rentner, die nicht organisiert und in Gelddingen zu wenig versiert sind, um ihr Recht zu verfechten.

Drittens könnte eine Vermögensabgabe zur Bezahlung der Schatzscheine erhoben werden. Eine solche Abgabe ist aber sehr schwierig durchzuführen. Sie wäre sehr leicht zu machen, wenn die reichen Leute ebenso viel Bargeld liegen hätten, wie man ihnen in der Vermögensabgabe abfordern will, da dies aber nicht so ist, müssten sie sich das Geld leihen. Da aber heute in Frankreich Kredite rar und

teuer sind, und ein plötzliches allgemeines Verlangen nach Krediten sie noch mehr verteuern müsste, würde die Durchführung einer Vermögensabgabe grosse Schwierigkeiten machen. Eine gerechte Durchführung der Vermögensabgabe wäre auch nur möglich, wenn man das Vermögen jedes einzelnen Kapitalisten kennen würde, da dies aber kaum so bald mit Sicherheit festgestellt werden kann, und schon zehn Milliarden Franken ausser Landes gegangen sind, die man nicht mehr erfassen kann, wäre eine rasche Durchführung der Vermögensabgabe nicht möglich. Frankreich braucht das Geld aber jetzt möglichst bald, es kann nicht mehr ein Jahr, nicht einmal mehr sechs Monate warten.

Es ist ein schlimmes Zeichen für die finanziellen Fähigkeiten des französischen Parlaments, dass keine Regierung mit einer so einfachen und im Grunde leicht zu bessernden Lage fertig werden kann, weil ihr das Parlament immer wieder Knüppel zwischen die Beine wirft. Es ist auch sonderbar, dass sich im Parlament keine Stimme erhebt für all die immer wieder geschädigten Lohn- und Gehaltsempfänger, die die Rechnung der Inflation in stetig steigenden Preisen bezahlen müssen und deren Einkommen hinter der Geldverschlechterung regelmässig zurückbleibt; keine Stimme auch für die Rentner und Sparer, die dem Staate einst gutgläubig ihr Eigentum zur Verfügung gestellt haben, und nun wehrlos zusehen müssen, wie ihre Notpfennige auf ein Viertel, ein Fünftel, ein Zehntel zusammen schmelzen. Dass ein solches Parlament allmählich den Kredit beim Volk verliert, kann nicht wundernehmen. Es wird sich bald auf bessere Wege besinnen müssen, wenn ihm nicht dasselbe Schicksal wie in Italien und Spanien beschieden sein soll. (Inzwischen ist in der Haltung des Parlaments ein Wandel eingetreten. Red.)

Genossenschaftliches Bildungswesen

Die **Internationale genossenschaftliche Sommerschule** wurde dieses Jahr — und zwar in der zweiten Hälfte Juli — in Manchester abgehalten. Es war das erste Mal, dass man sich auf britischem Boden vereinigte. Der erste Versuch in dieser Richtung wurde bekanntlich 1921 in Basel unternommen, dann folgten Paris, Brüssel, Gent und Elsinore. Der Besuch dieser Sommerschulen hat sich in erfreulicher Weise gesteigert. Während die Teilnehmerzahl in Basel nur einige Dutzend betrug, versammelten sich in Manchester an 80 Studenten, die sich auf 13 Länder (Grossbritannien, Oesterreich, Deutschland, Holland, Polen, Rumänien, Schweiz, Bulgarien, Vereinigte Staaten) verteilten. Die Kursdauer betrug 14 Tage, während welcher immerhin noch kurz bemessener Frist ein reichhaltiges Programm erledigt wurde. Die von kompetenten Lehrkräften gehaltenen Vorträge erstreckten sich natürlich in erster Linie auf die Behandlung der für die Kenntnis des Genossenschaftswesens wichtigsten Fragen theoretisch-grundsätzlicher Art, doch fehlten auch nicht die mehr praktischen Unterweisungen; und eine Reihe von Besichtigungen trugen dazu bei, den Unterricht anschaulich und attraktiv zu gestalten. So wurden Ausflüge nach Rochdale, zu den englischen Seen, den Hügeln und Tälern von Derbyshire, dem Hafen von Liverpool etc. unternommen. Die nächste Internationale genossenschaftliche Sommerschule wird voraussichtlich in Stockholm abgehalten werden.

Aus der Praxis

Rationelle Betriebsführung in den Konsumvereinen. In unserer Verbandspresse, in Konferenzen und Bildungskursen ist schon des öftern gesagt worden, wie die Konsumvereine geführt werden müssen, wenn sie auf einen befriedigenden Stand gelangen und auf diesem behalten werden sollen. Trotzdem kann es nichts schaden, wenn hier auch Kenntnis gegeben wird, von gleichgerichteten Bemühungen im Auslande. Bekanntlich hat der Zentralverband deutscher Konsumvereine auf seiner Münchener Verbandstagung die Frage der Filialkontrolle durch den Verband klargestellt. Die bezügliche Entschliessung sei nachstehend ausführlich wiedergegeben:

«Der Fortschritt der Konsumgenossenschaftsbewegung wird bestimmt durch deren wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Jede Verbandsgenossenschaft hat sich deshalb zu bemühen, das Höchstmass an wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit durch eine rationelle Betriebsführung zu erreichen und unausgesetzt unsere genossenschaftlichen Arbeitsmethoden zu verbessern. Dies gilt insbesondere auch für das Verteilungsstellenwesen.

Für eine rationelle Betriebsführung ist nötig:

1. die Einrichtung der Verteilungsstellen und die Art der Warenabgabe an die Mitglieder so zu gestalten, dass die Mitglieder die Verteilungsstellen zum Zwecke der Warenentnahme gerne besuchen;

2. dass der Warenbestand im richtigen Verhältnis zum Umsatz steht, um unnötige Festlegung von Betriebsmitteln und eine Wertverminderung der Waren zu vermeiden;

3. durch eine umfassende Kontrolle des Kassen- und Abrechnungswesens, durch eine genaue Be- und Entlastung, wie durch einwandfreie und in kurzen Zwischenräumen vorzunehmende Inventuraufnahmen den Mankoverbrauch auf ein Mindestmass zu beschränken;

4. die Durchschnittsleistung des Verteilungsstellenpersonals durch zweckmässige Arbeitseinteilung und Organisation der Warenverteilung zu steigern, um den Unkostensatz wieder auf das denkbar geringste Mass zu bringen.

Zur Durchführung dieser Massnahmen bedürfen die Verbandsgenossenschaften der Hilfe der Revisionsverbände. Da eine eingehende Revision des Verteilungsstellenwesens bei den allgemeinen Buch- und Bilanzrevisionen aus zeitlichen und persönlichen Gründen nicht möglich ist, empfiehlt der Genossenschaftstag die Anstellung eines besonderen Revisors für das Verteilungsstellenwesen.

Einem solchen verbandsseitigen Verteilungsstellenrevisor sind folgende Aufgaben zu stellen:

Er hat bei einer Revision zu prüfen:

1. die Be- und Entlastung der Verteilungsstellen;

2. das Abrechnungswesen und die Kassenkontrolle;

3. die Mankogewährung und den Mankoverbrauch;

4. das Verhältnis des Warenbestandes der Verteilungsstellen zum Umsatz;

5. die Abschreibungen für im Wert verminderte Waren usw.;

6. ob die Mengenbelieferung der Verteilungsstellen im richtigen Verhältnis zum Bedarfe derselben steht;

7. die Durchschnittsleistung des Verteilungsstellenpersonals; Feststellung der Ursachen eventueller Minderleistung;

8. die Ordnung und die Sauberkeit in den Verteilungsstellen;

9. die räumlichen und technischen Einrichtungen der Verteilungsstellen;

10. die dekorative Ausgestaltung der Verteilungsstellen, Vornahme von Probedekorationen;

11. die Art der Bedienung der Mitglieder, die Höflichkeit und Sauberkeit des Verteilungsstellenpersonals;

12. die Vornahme von Gewichtsprüfungen.

Den Befund einer Revision hat der Revisor mit dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der betreffenden Genossenschaft in gemeinschaftlicher Sitzung zu besprechen. Auch hat er über jede Revision einen eingehenden schriftlichen Bericht zu erstatten, der genau wie ein allgemeiner Revisionsbericht behandelt wird. Es ist die Aufgabe des verbandsseitigen Verteilungsstellenrevisors, soweit erforderlich, in Versammlungen der Lagerhalter der einzelnen Genossenschaften die bei der Revision festgestellten Mängel zu besprechen.»

Bewegung des Auslandes

Ungarn.

Die «Hangya» im Geschäftsjahre 1925. Das verflossene Jahr war für das ungarische wirtschaftliche Leben eine äusserst kritische Periode, denn es fiel in die Uebergangsperiode von der Inflationszeit zu den normalen Verhältnissen. Die mit Hilfe des ausländischen (Völkerbund) Kredits erfolgte Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichts, d. h. die Sanierung der Staatsfinanzen, bürdete auf die steuertragenden Einwohner des Landes geradezu unerschwingliche Lasten, woran Handel, Industrie und Landwirtschaft, andererseits aber auch die Konsumenten stark zu leiden hatten. Einem unnatürlich gewachsenen Angebote stand eine immer geringer werdende Nachfrage gegenüber, welcher Umstand im Handel einen ungestümen Wettbewerb zeitigte. Die Genossenschaften waren unter solchen Umständen dem Privathandel gegenüber, der alle möglichen Mittel (laute Reklame, Geschenkartikel, Ratenzahlung usw.) ergriff, um Kunden zu fangen, in einer ziemlich nachteiligen Lage. Doch können wir nunmehr feststellen, dass der grösste Teil der «Hangya»-Verbandsgenossenschaften mit Hilfe seiner Genossenschaftszentrale die kritischen Zeiten ohne Verlust überlebt hat; es waren bloss 12 Genossenschaften, die liquidiert haben, 4 Genossenschaften verschmolzen sich mit anderen, so dass mit Hinzurechnung der neubeigetretenen 4 Genossenschaften die Zahl der Verbandsvereine im Laufe des Jahres 1925 von 1951 auf 1939 sank.

Die «Hangya»-Genossenschaftszentrale erreichte im Jahre 1925 einen Warenumsatz von 719 Milliarden Kronen, welcher Betrag im Verhältnis zum Warenumsatz des Jahres 1924 von 548 Milliarden Kronen eine Erhöhung um 31,35 Prozent bedeutet. Bei der Beurteilung dieses Ergebnisses soll ausser den erwähnten schwierigen Verhältnissen auch der Umstand in Betracht gezogen werden, dass während des verflossenen Jahres die Preise verschiedener Gebrauchsartikel wesentlich zurückgegangen sind, der Kronenkurs hingegen nur in den ersten Monaten des Jahres 1924 etwas höher stand als im Laufe des vergangenen Jahres, als er als vollkommen stabilisiert bezeichnet werden konnte.

Die Zahl der Angestellten war zu Ende des Geschäftsjahres 1020, gegenüber 1295 im Vorjahr.

Verbandsnachrichten

Aus den Verhandlungen der Sitzung der Verwaltungskommission vom 30. Juli 1926.

Als Mitglied des V. S. K. wird aufgenommen: **Konsumgenossenschaft Trins** (Graubünden), gegründet am 23. März 1924, ins Handelsregister eingetragen am 13. Mai 1924, Mitgliederzahl 36, Zuteilung zu Kreisverband IXb.

Kaufmännische Bücher

zu Gelegenheitspreisen.

Rabe-Rieffel: Deutsch-französisches Satzlexikon für Schule und Kontor. Statt Fr. 21.— Fr. 11.50

Schär, J. F.: Buchhaltung und Bilanz. 4. Auflage. Statt Fr. 18.75 Fr. 10.—

Erdmann-König: Grundriss der Warenkunde. 1921. Statt Fr. 50.— Fr. 26.—

Maier-Rothschild: Kaufmanns Praxis. 1925. Statt Fr. 37.50 Fr. 30.—

Buchhandlung des V. S. K., Tellstr. 62, Basel

Genossenschaftlicher Arbeitsmarkt

Nachfrage.

Tüchtige **zweite Verkäuferin,** nicht unter 20 Jahren, in unser Depot Leerleburg gesucht. Bewerberinnen müsssen sich ausweisen können über gründliche Kenntnisse in Kolonial-, Manufaktur-, Mercerie- und Bonneteriewaren. Eintritt 1. Oktober 1926. Offerten sind bis 10. August an Bureau Leerleburg, Flawil (St. Gallen) zu richten.

Angebot.

Zuverlässiges **Verkäuferinnenpaar,** deutsch und französisch sprechend, seit Jahren im Konsum tätig, sucht Stelle auf September/Oktober. Offerten unter Chiffre E. H. 5 an den Verband schweiz. Konsumvereine in Basel.

Tüchtiger, selbständiger **Bäcker** sucht per sofort Stelle als Erster in Konsumverein. Prima Zeugnisse stehen zu Diensten. Jahresstelle bevorzugt. Offerten unter Chiffre L. 19 an den Verband schweiz. Konsumvereine in Basel.

Junger Mann, in allen Bureauarbeiten versiert, mit 6-jähriger Praxis in grösserem Konsumverein, sucht zwecks Stellenwechsel entsprechendes Engagement als **Stütze des Verwalters.** Zeugnisse etc. zu Diensten. Offerten unter Chiffre A. E. 9918 an den Verband schweiz. Konsumvereine in Basel.

Junger, sehr solider **Fuhrmann** mit kleiner Familie, sucht Stelle auf leichteres Fuhrwerk. Suchender war mehrere Jahre in grösserer Konsumgenossenschaft tätig und verfügt über gute Zeugnisse und Referenzen. Offerten unter Chiffre A. W. 22 an den Verband schweiz. Konsumvereine in Basel.

Infolge Aufgabe meiner Bäckerei-Konditorei bin ich in der Lage eine Stelle als **Ober-** oder event. als **II. Bäcker** in Konsum anzunehmen. Kann im Bäckerei-Konditoreigewerbe jedem Fach gut vorstehen. Eintritt nach Belieben. Offerten an Jakob Seiz, Bäckermeister, Degersheim (St. Gallen).

Redaktionsschluss: 5. August 1926.

Buchdruckerei des Verbandes schweiz. Konsumvereine (V. S. K.) Basel.